Jernbanen

August 4/2025

Dansk Jernbane-Klub

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

ISSN 0107-3702

Jernbanen er medlemsblad for Dansk Jernbane-Klub. Bladet dækker aktuelle og historiske jernbaneforhold. *Jernbanen* forventes udsendt i slutningen af månederne februar, april, juni, august, oktober og december. Til foreningens medlemmer udsendes desuden bladet *Jernbanen* M.
Skrivning og redigering af *Jernbanen* sker – som alt andet arbejde i DJK – udelukkende på frivillig og ulønnet basis, hvorfor vi håber på forståelse ved eventuelle forsinkelser.

Adresseændringer og reklamationer

DJK Sekretariatet
Vallensbækvej 20A, 3. th
2605 Brøndby
Tlf. 33 33 86 97 – mandag aften
djk@jernbaneklub.dk

FERPRESS MEDLEM

Redaktion, scanning og opsætning

Ansvarshavende redaktør: Tommy O. Jensen, tlf. 61 24 33 99
Niklas Havresøe, Finn Madsen, Jonas Stibro
jernbanen@jernbaneklub.dk

Redigering af Ajour varetages af:
Myndigheder og DSB: Tommy O. Jensen, ajour@jernbaneklub.dk
Andre operatører: Kasper Pedersen, gods@jernbaneklub.dk
Lokalbaner: Ole-Chr. Munk Plum, privatbaner@jernbaneklub.dk
Bybaner: Steffen Nørgaard, bybaner@jernbaneklub.dk
Veterantog: Finn Madsen, veterantog@jernbaneklub.dk
Sverige og Baneerhverv: Jan Lundstrøm, skaane@jernbaneklub.dk
Norge: Christian Bruun, norge@jernbaneklub.dk
Nordtyskland: Ole Jensen, slesvig-holsten@jernbaneklub.dk

Indsendelse af indlæg og fotos

Tilsendelse eller overdragelse af materiale til *Jernbanen* er ensbetydende med, at indsenderen giver samtykke til, at det uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering. Redaktionen er ikke ansvarlig for uopfordret indsendt materiale.
Manuskripter til artikler, læserbreve og andet kan efter aftale sendes på en USB-nøgle, med E-mail, via Dropbox eller Wetransfer. Manuskript eller datamedie kan ikke påregnes returneret. Illustrationer returneres kun, når indsenderen anmoder herom med ordet „RETUR“ og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi. Ellers indgår billederne i foreningens jernbanehistoriske arkiv. Digitale billeder skal minimum være 2200 pixels bredde, for at have en egnet størrelse til tryk. Farvebehandling bør undgås.
Indlæg, der ikke er signeret af et eller flere bestyrelsesmedlemmer, tegner ikke nødvendigvis foreningens holdning.

Gengivelse

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde. Citering af artikler er tilladt med tydelig kildeangivelse!

Deadline for nyheder og billeder til ajour

Den 10. i alle ulige måneder.

Dette nummer

Redaktionen af dette nummer er afsluttet den 9. august 2025.
Tryk: Dystan & Rosenberg ApS – Oplag: 3.100 stk.

Forsiden

I forbindelse med Øresundsbrons 25 års jubilæum den 1. juli blev en gave bestående af to kikkerter i Amager Strandpark på den danske side, og som her på Lernacken på den svenske side indviet af den danske og den svenske konge i højt humør. Foto: Peer Kurland.

Lederen

Mere godstransport på skinner?

Ved indgangen til juli overtog Danmark formandsposten i EU, og dermed også at skulle arbejde for at udvikle og fremme jernbanen som en del af den grønne omstilling i Europa. EU har længe anbefalet medlemslandene at transportere mere gods på jernbane i EU. Lever Danmark op til dette? Eller accepteres stiltiende, at en del af transittrafikken på vej indirekte er skattefinansieret, hvorved der er ulige vilkår for godstrafik på bl.a. jernbane.

Så sent som i maj har Transportministeriet udgivet en rapport om al togdrift i Danmark. Den udmærker sig ved, at der stort set ikke nævnes noget om udvikling og rentabilitet af godsområdet, fokus er alene rettet på persontrafikken på jernbane.

Danmark er et transitland for en af EUs store fragtkorridorer (Skandinavien til Sicilien), og heldigvis køres en del på jernbane via Storebælt og Øresund Men omkring 400 lastvognstog lander f.eks. dagligt i Hirtshals og fortsætter på den østjyske motorvej til syd for grænsen, og et tilsvarende antal via Sjælland fra Helsingør til Rødby. De mange lastvognstog betyder væsentlig mere trængsel på motorvejene, og for den Østjyske motorvej intensiveres trafikken, jo nærmere man kommer Tyskland. Det har medført store investeringer til udvidelse af den østjyske motorvej syd for Århus.

Vedligeholdelsesmæssigt slides asfalten hurtigere, jo flere og tungere lastvognene er. Samtidig er vægtgrænserne på de enkelte lastvognstog endda blevet hævet til ca. 54 ton, ifølge Transportministeriet for at gøre transporterne mere konkurrencedygtig. Prisen for at vedligeholde hovedvejene er derfor stærkt stigende, ligesom CO_2-belastningen er tilsvarende stigende fra lastbilerne. Hertil kommer øget miljøbelastning grundet hyppigere asfaltering og udbygning af vejnettet.

Betaler lastvognstog de samlede omkostninger for deres forbrug af veje m.m.? Næppe! Og man kan med rette spørge, om netop indførte kilometerafgifter er tilstrækkelige til at dække omkostningerne?

Var det ikke på tide, at man fik udarbejdet en bred totalomkostningsanalyse for transittrafikken, hvor alle omkostninger blev medtaget, både de direkte, de indirekte og de afledede (f.eks. tidsspild for øvrig trafik) for både lastbilstrafik og for gods på jernbane. Så vil der skabes et tydeligt billede af, hvad der bedst kan betale sig, om det vil være transport på vej eller på jernbane. Det vil også synliggøre, hvor vidt den danske stat forsætligt eller uforsætligt supporterer transittrafik, og dermed synliggøre, om danske skatteydere reelt betaler en del af om-kostningerne ved transittrafikken uden at få andet tilbage end bilkøer og ekstraregninger (skat) til vedligeholdelse af de vejnet, der bruges.

Samfundsøkonomisk virker det til, at de modeller, der anvendes til vurdering af transitomkostninger på vej, ikke er tidssvarende, eller ikke medtager de totale samfundsomkostninger ved den tunge lastvognstrafik.

Herudover kan undre, at konklusionerne fra den aktuelle rapport fra Rambøll (dateret december 2024 om jernbaneinfrastruktur vedr. godstransport på skinner) ikke er videregivet til Folketinget i trafikministeriets endelige rapport om togtrafik. Rambøll angiver her klart, at mere godstrafik på skinner vil være en god forretning for Danmark og for vognmændene!

Så lad os få regnemaskinen sat i gang, og gennemført en ordentlig og reel analyse af transitgodstransport på såvel vej som skinner.

Claus Dahl

Indhold

Asger Christiansen

Så kom Danmark også med på bølgen af moderne batteritog til de lokale jernbaner. Den 14. juli kunne Midtjyske Jernbaner fløjte afgang for det første ordinære batteridrevne passagertog fra Vemb til Thyborøn.

4 Ajour

34 Fra indrangering til „Stop og ryk frem“

38 Danmarks Jernbanemuseum 50 år

42 TrainGamia

46 Batteritog er nu i drift!

50 100-årig på tur i Skåne

52 Stockton og Darlington Railroad

56 Ajour

Rolf Brems

Lykkedes det ikke at blive lokomotivfører på de store – og efterhånden elektriske baner – så er muligheden til stede hos TrainGamia på Amager, hvor man kan få lov til at køre med elektrisk tog i skala 1:87.